NOTAS :

- El secreto de un buen aterrizaje comienza por una senda de planeo adecuada. Si mantienes una buena senda es dificil que se escape un buen aterrizaje.

- Cuando hay viento aproado de cierta intensidad, aumentar la velocidad de planeo en una cantidad igual a la mitad de la velocidad del viento, para que el avión no se quede colgado cuando una racha de viento baja de velocidad.

- Una vez hecha la recogida, la actidad de morro arriba no permite comprobar si se mantiene el eje de la pista; chequear otras referencias (altitud con respecto al suelo, posición de las alas, referencia respecto del borde la pista, etc...). Ampliar la perspectiva mirando a lo lejos como cuando se conduce un coche.

- Cuando se sobrevuela la pista en la recogida, no dejar de tirar suave y constantemente de los cuernos. Una vez se toca con el tren principal, mantener la rueda de morro en alto todo el tiempo posible y no tratar de frenar inmediatamente a menos que sea necesario.

- Para parar en la menor distancia posible: Tomar con el tren principal (como siempre), bajar el morro suavemente sin mantenerlo mucho tiempo en el aire, quitar flaps, aplicar los frenos firmemente y tirar de cuernos ligeramente.

- Si te rebotas en pista por recoger tarde, en primer lugar tratar de mantener el avión recto y equilibrado, y en segundo lugar dependiendo de la altura a que nos encontremos, depositarlo en el suelo con suavidad si la altura es poca, o si la altura es mucha meter motor suavemente y abortar el aterrizaje. Sobre todo procurar que el morro no este bajo para que si cae el avión lo haga sobre las ruedas principales y no sobre la de morro pues podría capotar.

- Las tomas con full flap se hacen mejor apoyandose en un régimen suave de motor y cortando gases cuando se está encima de la pista. En cualquier caso hay que recoger antes y con suavidad pero con firmeza.

- Al elegir un campo para un aterrizaje de emergencia tener en cuenta la dirección e intensidad del viento.

- Es conveniente empobrecer la mezcla por encima de los 5000 pies. Con un regimen de vueltas determinado (p.e. 2300) ir bajando la palanca de mezcla suavemente hasta que el motor suba ligeramente de vueltas; continuar bajando la palanca hasta notar como el motor baja de vueltas; desde ese punto subir ligeramente la palanca hasta notar que de nuevo suben las vueltas.

- En caso de pérdida en viraje, bajar el morro lo primero y una vez cogida velocidad nivelar planos. Si hay una caida de ala, no intentar nivelar planos de inmediato, sino acompañar el movimiento y nivelar una vez cogida velocidad.

- Aumentar la atención en las cercanías de un aeródromo, sobre todo vigilar la posible presencia de otras aeronaves y estar atento a las comunicaciones. No perder la serenidad en ningun momento y en caso de duda motor y al aire.

- Si algo no se entiende bien, comunicar con la torre las veces necesarias para que no queden dudas.

- En despegue con campo blando, actuar firmemente con pie derecho, pues tenemos mucha potencia y poca velocidad lo que hace que el avión guiñe a la izquierda. Tener en cuenta que estaremos en una velocidad muy cercana a la pérdida y que no debe alarmarnos que el avisador suene/se encienda.

- Si se nota cualquier cosa rara en la carrera de despegue y hay pista suficiente abortar el despegue inmediatamente. Si no hay pista y el motor está respondiendo irse al aire.

- A la hora de recoger los flaps poner cuidado para hacerlo progresivamente y notando como se recoge un punto tras de otro. Si se mantiene presionado el botón de desbloqueo de la palanca no se nota si se ha recogido un punto, dos o todo el flap.

- Una regla que puede ser aplicada a un amplio rango de aviones ligeros. En vuelo recto y nivelado, para iniciar un descenso a 500 fpm (pies por minuto):
  1. Reducir potencia en 300 rpm (helice de paso fijo), o
  2. Reducir potencia en 3" de presión en el manifold (helice de paso constante).

- Cuando se planea con un viento en cara o cruzado de cierta intensidad, incrementar la velocidad de descenso en una cuarte parte de la velocidad del viento en cara.

- Durante el vuelo y especialmente en situaciones delicadas o criticas, no hay tiene tiempo a pararse a pensar en aerodinámica o como funciona determinado sistema. Como dicen los antiguos pilotos, en una situación crítica el cerebro se te hace agua y se sale por las orejas. Practicar una y otra vez todas las maniobras, especialmente las más delicadas, hasta que las reacciones adecuadas a cada caso se hagan naturales.

- En dias de mucho calor, a determinadas horas se pueden formar corrientes de aire ascendente o desdendente en las cabeceras de pista que complican algo la maniobra. Si hay pista suficiente no ajustar demasiado la toma al comienzo de la pista sino tomar algo más lejos aunque en el primer tercio de la pista.

- Prestar atención al manejo de los pedales. Según un instructor formado en EE.UU. los americanos dicen que: “por la boca muere el pez y el piloto por los piés”.

- Aunque no se lleve tren retractil, acostumbrarse a operar como si se llevara. Otro refrán de otro piloto instruido en EE.UU. “Los pilotos se clasifican en dos grupos: los que han tomado sin tren y los que ván a tomar sin tren”.

- Acostumbrarse a manejar los “cuernos” con la mano izquierda. En los despegues y aterrizajes la mano derecha debe estar en todo momento en la palanca de gases.

- En despegues y aterrizajes mantener el centro de la pista entre las piernas.

- Nos empeñamos en hacer las tomas lo más suave posible, pero si hay viento cruzado de cierta intensidad o la pista es corta no sobrevolar la pista demasiado. Dicen los americanos que “toma dura toma segura”.

- Para mirar papeles en vuelo (planos, plan de vuelo, etc..) con el avión estabilizado y si se puede (no hay turbulencias), lo mejor es soltar los “cuernos” y que el avión vuele solo. No es dificil que al moverse mirando planos o papeles se gire o se tire del volante inconscientemente sacando al avión de su trayectoria.

- Una toma de emergencia sobre una carretera no suele ser buena opción. Están llenas de señales, indicadores, prohibiciones, etc...

- En toma de emergencia en vez de buscar donde puede haber cables de tendidos eléctricos, telefónicos, etc.. que son dificíles de ver, buscar los postes que los sostienen que es más facil.